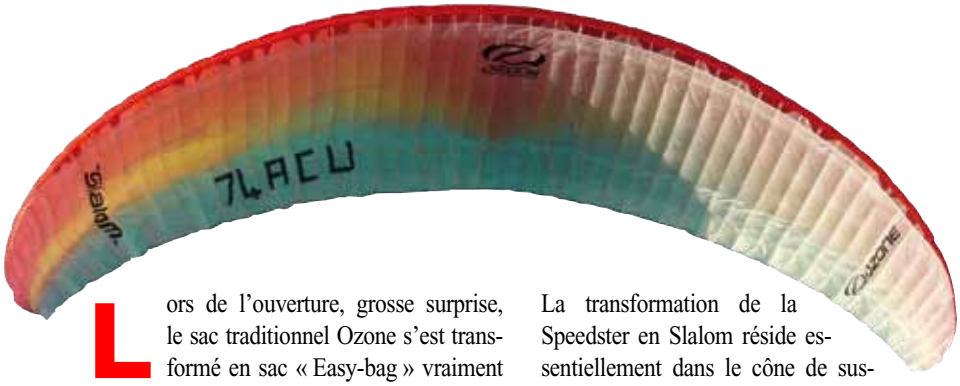
TEXTE: PATRICE BEFFREY
PHOTOS: CLAUDE GUILMEAU ET PATRICE BEFFREY

La Slalom permet de s'en payer une tranche !

Ozone est une maison de puristes « *aux résultats commerciaux inversement proportionnels aux succès des ailes en compétition* » dixit le big boss français, qui a lancé pour le test « PM+ » la production de la 1re Slalom de série. Résultat: une aile qui permet de jouer en verticalité, en se mettant sur la tranche, malgré sa faible surface.

Coup d'œil

+ Grand sac vrac
+ Gonflage de l'aile
+ Sécurité passive
+ Vitesse/stabilité
+ Mise en virage
- Gourmande en moteur
- Absence de graduation sur les trims
- Absence de sac à élévateurs
- Petit roulis perpétuel de la voile



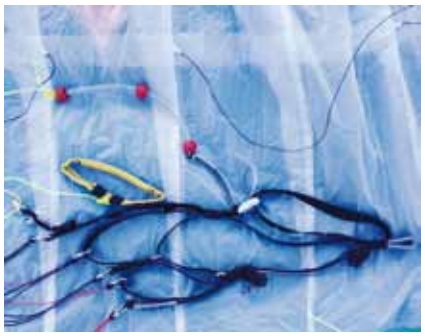
Lors de l'ouverture, grosse surprise, le sac traditionnel Ozone s'est transformé en sac « Easy-bag » vraiment grand. Voilà une bonne idée pour pouvoir ranger son aile rapidement, sans avoir à la plier.
Le sac a une poche de rangement de 27 x 30 cm à fermeture éclair et deux poches de 23 x 23 cm ouvertes et aérées.
Les réglages de ce sac sont multiples: 4 boucles automatiques en plastique, soit 8 sangles réglables et 2 cordons de serrage aux extrémités avec bloque-cordons. Pour le portage, deux poignées dans la configuration bag, un peu petites à notre goût. Possibilité de le mettre en sac à dos. Deux bretelles rembourrées et une sangle ventrale. Sur chaque bretelle, une sangle formant une boucle pour pouvoir maintenir l'ensemble avec la main lors de la marche, petit plus fort agréable.
Nous avons installé une grosse sellette parapente pour voir si le portage était agréable et le résultat est très probant.
L'ensemble est livré avec le traditionnel barreau de chez Ozone et deux porte-clefs, un à l'effigie de la marque et l'autre pour pouvoir décapsuler les bières une fois les vols terminés.
Il y a aussi des échantillons de tissu Dominico aux couleurs de la voile, ainsi que du Ripstop pour d'éventuelles réparations. Du fait de l'avant-première « PM+ » (nous avons d'abord essayé le prototype 002 de Mathieu Rouanet avant de recevoir la première aile de série), il manque le manuel d'utilisation. Vous pouvez le trouver sur le web Ozone, pour l'instant hélas uniquement en version anglaise.
La Slalom est issue de la Speedster (essai dans « PM+ » n° 8) avec quelques petites modifications sur la voilure. Elle se déclinera commercialement en 19 et 21 m². Au jour de l'essai, il n'existait que la 19 m² disponible à la vente. L'allongement est le même que la Speedster : 5.8. Une surface à plat de 19 m², projetée à 16,4 m²: eh oui, c'est tout petit!
Les coutures de la voile sont irréprochables, l'état de surface est impeccable.

DES SUSPENTES POUR S'EN PAYER UNE TRANCHE

Les suspentes sont gainées de haut en bas du cône. Les suspentes hautes et intermédiaires sont réalisées en Liros DSL70/140 et les basses en Edelrid 7343-190/230/420.
Les A et A' (Baby A) sont rouges, les B bleues, les C et D violettes. Les freins sont jaunes fluo, le Multiball est jaune fluo sur 80 cm puis bleu.
La transformation de la Speedster en Slalom réside essentiellement dans le cône de suspentage, qui permet à l'aile de pouvoir être mise sur la tranche plus facilement et d'avoir plus de vitesse.

ÉLÉVATEURS : DEUX GROSSES NOUVEAUTÉS DANS LES «D»

Les renforts de mousquetons sont gris. Les poulies d'accélérateur sont de très bonne facture, avec un tissu les protégeant. Dommage, elles ne sont pas démontables.
Seul l'élévateur A est repéré par un Dyneema de couleur grise, le reste des élévateurs est noir.
L'écartement entre poulies est de 14,5 cm.
Les trims ont un débattement de 18,5 cm, et n'ont que deux repères de graduation, matérialisés par des coutures blanches.
Les poignées de frein ont un tube semi-rigide que l'on ne peut pas enlever mais qui, à l'usage, épouse correctement la forme des mains.



UN JOUJOU, LE MULTIBALL

À la base du D, le Multiball: ce système va nous permettre de pouvoir agripper correctement dans n'importe quelle configuration de trims. Et surtout, de détrimer/accélérer la commande de bout d'aile en ayant une très grande amplitude de mouvement. Accroché à la base du « D », un élastique de 13 cm protégé par un tube en plastique où s'accole une première sphère rouge de 2,5 cm. Puis, vient une suspente de 14 cm protégée aussi par un tube en plastique. Une deuxième sphère et de nouveau une suspente de 14 cm protégée et une troisième sphère. Enfin, la suspente qui va à la plume. Ce qui nous donne une possibilité de prendre la commande de plume sur une distance de 27 cm.
Un système de fixation permet de bloquer le Multiball contre l'élévateur D pour qu'il ne dérange pas lors du décollage.
Trois possibilités d'accroche de la poulie de frein espacées de 10 cm, soit un maximum de 20 cm suivant l'attache sellette que l'on a.
Un déport de la poulie de frein est possible grâce à un élastique doublé d'une grosse suspente. Ce qui permet d'avoir une plus grande fluidité dans le mouvement lors de l'action Multiball/frein.

SLALOM 19	
Nombre de cellules	53
Surface projetée (m²)	16.4
Surface à plat (m²)	19
Envergure projetée (m)	8.3
Envergure à plat (m)	10.5
Allongement projeté	4.2
Allongement à plat	5.8
Corde (m)	2.32
Poids total en vol parapente (kg)	65-85
Poids total en vol paramoteur (kg)	65-110
Poids de l'aile	5.35
Test en charge max (kg)	167
EN/ LTF	non
Prix Public (€ TTC)	3120

Alixa – Ozone France
Le Pont Long
F-04400 Barcelonnette
+33 (0)4 92 81 03 62
www.ozone-france.fr

VITESSES	
Situation de vol	Vitesses en km/h
Trimé	49.5
Détrimé: 1er trait sur les trims	50
Détrimé: 2e trait sur les trims	58.5
Détrimé: complètement	61.5
Détrimé/accéléré	71.5

TAUX DE CHUTE CORRIGÉ ramené aux conditions standard de température et de pression	
Vz mesurée	2,44
Vz corrigée	2,41

MATÉRIEL D'ESSAI

Slalom 19
Paramoteur: X-Race 160 Adventure
GPS: AMOD et CompeGPS
Alti/vario: Flytec 6015

DÉCOLLAGE FACILE

Mise en place de la voile en corolle. Le démêlage des suspentes lors de la mise en place de l'aile est facilité par le code couleur et le fait qu'elles soient gainées de haut en bas du cône.
Étant en fourchette de poids haute, voire très haute, on s'attend à courir longtemps. Allez c'est parti, on accroche notre X-Race 160. Premier trait sur les trims. Mise en tension de la voile pour un dos voile vu qu'il n'y a pas de vent.
Volontairement, on n'utilise pas le moteur pour voir si la voile monte bien et là, trop facile, elle monte sans difficulté. Accélération et la course est d'environ 25 mètres pour être pris en charge par l'aile. Elle demande une légère correction au frein pour contrer le couple.
On a testé la Slalom avec un vent de 15 km/h et le face voile est une formalité. Elle demande juste à être légèrement temporisée quand elle arrive au zénith pour ne pas shooter.

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque	Ozone
Aile	Slalom
Fabrication	Vietnam
Voile	
Type de cellules	Demi-aile : 20,5 cellules ouvertes de formes rectangulaires, plus 6 cellules fermées. Soit un total de 41 caissons ouverts et 12 fermés sur l'ensemble de l'aile
Étais diagonaux en « V »	Oui
Renforts Mylar aux nez de cloison	Oui avec joncs en nylon
Renforts transversaux ligne « D »	4 bandes : En continue en A et D En discontinue en B et C
Renforts aux sanglettes	Oui
Tissu	Dominico 30D
Ouverture de nettoyage	Oui
État surface	Très bon
Suspentage	
Matériau	Suspentes hautes et intermédiaires : Liros DSL70/140 Suspentes basses : Edelrid 7343-190/230/420
Répartition	61 points d'ancrages par demi-aile Gainées sur toute la longueur A : rouge B : Bleu C et D : violet Frein : jaune fluo, Multiball : jaune fluo sur 80 cm puis bleu
Ramification	Pattes d'oie
Élévateurs	
Branches	4
Repères colorés	Oui, A : Gris
« A » dédié oreilles	Oui, « Baby A » dissocié mais de même couleur
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Oui, joints toriques caoutchouc
Accélérateur	Oui
Poignées de commande	
Fixation	Aimants
Tenue	Bonne
Appui	Agréable même en dragonne, malgré un tube semi-rigide que l'on ne peut pas enlever.
Ancrage freins	
Tenseurs à anneaux	Non
Position	13 points d'ancrage par demi-aile
Spécificités, innovations	
Multiball	
Remarque particulière	
Joncs de nylon au bord d'attaque Suspente dédiée pour les cravates	
Appréciation globale	★★★
Rappel : ★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire, ★ bof	

Un bord d'attaque propre et 53 cellules.

L'ouverture permettant de nettoyer l'intérieur.

Le Multiball : 27 cm de commande de plume.

Pour plus de fluidité entre Multiball et frein, un déport de la poulie de frein est possible.

Blocable contre l'élévateur D, le Multiball sait se faire oublier lors du décollage.

Les trims ont un débattement de 18,5 cm, avec seulement deux graduations.

VOL PAS D'EFFET BALLON

Même sur le premier trait des trims, on sent bien la vitesse de la voile qui est déjà de 50 km/h. La voile est très réactive. On laisse sur le premier trait pour la prise en main et la mise en virage est surprenante. Elle répond immédiatement avec des débattements pas trop élevés mais suffisants pour pouvoir doser correctement. La mise sur la tranche de la voile est vraiment très facile.

Allez c'est parti, premier tour autour du pylône. Le rayon de virage même sur la tranche de la voile est toujours ajustable. On passe entre les pylônes et lors de la remise à plat de la voile, elle ne cherche même pas à remonter, elle reste plaquée au sol (pas d'effet ballon), pourtant on n'a même pas utilisé le barreau, surprenant.

On utilise le roulis pour la mise en virage de l'autre pylône et c'est reparti pour une mise sur la tranche, sans incidence due à l'effet de couple. On recommence en se positionnant sur le deuxième trait de trims. On sent que la vitesse augmente dû au régime moteur demandé (58,5 km/h). Même impression de tourner autour des pylônes, mais on commence à être juste en régime moteur. Par contre, le Multiball commence à être intéressant, car il emmène la voile plus rapidement sur la tranche. Quel plaisir : un vrai jouet.

Passé ce réglage au niveau des trims, on n'a pas réussi à faire de la maniabilité entre les pylônes car, hélas, notre 160 cm^3 ne suffisait pas. Lors de la mise en virage, notre taux de chute est trop important.

On a donc testé la configuration détrimée au barreau beaucoup plus haut et le Multiball demande de s'attarder un peu sur son réglage. Ou plus précisément, sur le réglage des freins de façon à ce qu'il soit actionné avant la ligne de freins, pour ne pas détériorer le profil quand on est détrimé au barreau.La Slalom tourne tellement bien que la première fois, on a espacé les pylônes de 45 m, pensant être à la bonne dimension (en compétition on compte environ 80 m entre deux pylônes pour un 8) et ça le faisait vraiment très bien. Jusqu'à ce que je voie mes compagnons de vol qui volaient avec d'autres ailes faire de très très longs virages pour pouvoir réussir à revenir sur la

Un état de surface impeccable.

Hyper réactive.

Levant sans difficulté même sans moteur.

quille matérialisant le milieu entre les pylônes. Lors de nos nombreux vols avec la Slalom pour le test, elle a voulu décrocher une fois en sortant de virage et en repassant sur la quille du milieu. On n'a eu qu'à relever les bras pour que l'aile revole d'elle-même et se stabilise. On se positionne à 100 m pour pouvoir atterrir et apprécier le taux de chute et là ça descend vite (trimé : 2,44 m/s) ! On tire légèrement sur les freins et la Slalom restitue incroyablement bien, on fait un flair et atterrit comme sur des œufs. Un jeu d'enfant.

EN CONCLUSION : SPORTIVE !

La Slalom est une voile vraiment agréable à piloter. Le décollage ainsi que l'atterrissage sont une pure formalité malgré sa faible surface. Côté motorisation, c'est une voile qui demande beaucoup de puissance pour être exploitée à son maximum. La mise sur la tranche est d'une facilité déconcertante. Sa vitesse sans barreau est assez impressionnante et le fait de ne pas avoir à utiliser le barreau pour contrer l'effet ballon en sortie de virage est un réel atout pour les amateurs de slalom.
Elle demande un peu d'expérience pour pouvoir jouer avec tout son potentiel, avis aux amateurs de sensations fortes au ras du sol. Un beau travail d'Emilia Plak, David Dagault, Mathieu Rouanet et de l'équipe Ozone pour la conceptualisation de cette aile. ■

Vos réactions : redaction@flying-pages.com